

Överingenjör Anders Ivar Andersson ser tillbaka på sina 44 år på varvet



● Med juni månads utgång i år lämnar överingenjör Anders Ivar Andersson varvet med pension efter en 44-årig tjänstgöringstid. "Anders Ivar" känner de flesta på varvet och alla känner honom. Som verktygsritare började han sin tjänstgöring vid dåvarande Ingenjördepartementet, Kungl. Flottans Varv i Karlskrona, år 1917. Avancerade till konstruktör och till driftsingenjör och blev överingenjör 1956. I Skyddskommittén och Företagsnämnden har A. I. Andersson varit med sedan dessa började sin verksamhet — 1943 respektive 1945.

Sista dagarna i oktober år 1917 kom jag till Karlskrona. Första världskriget hade då gått in i sitt fjärde år. Jag kom från Västervik. I denna stad hade under våren 1917 de första oroligheterna i landet med anledning av livsmedelssituationen ägt rum, oroligheter som sedan upprepades på flera orter i landet. Det var ont om mat, och fast Sverige kunnat bevara freden och, så gott sig göra lät, sin neutralitet, gnydde man på de styrande. Hjalmar Hammarskjöld hade ju varit regeringschef under de oroliga åren från 1914 till våren 1917. Att man gav honom smädesnamnet »Hungerskjöld» får väl tolkas som ett olustigt uttryck för den hjälplösa bitterhet den stora massan av vårt folk kände, men det innebar dock en grym oförrätt. Jag minnes ännu hur befriande det kändes när Hinke Berggren, i ett tal som jag hörde någon gång under sommaren 1917, på sitt drastiska sätt förklarade, att »om själve de kristnas Gud Fader suttit som statsminister i Sveriges land, så kunde situationen för Sverige icke blivit annorlunda än den var».

Ja, tiden var ond, men jag var ung och kom till Karlskrona för att börja en anställning som ritare vid dåvarande ingenjördepartementet. Ung och oerfaren, men med ungdomens självsäkra tro på sin egen förträfflighet. Arbetet började kl. 6 på morgonen och fortgick till kl. 5 på eftermiddagen med en timmes matrast. I maskinverkstaden hade man en gammal axelsvarv, som var för kort. Den skulle förlängas och moderniseras. Ritningarna härför skulle jag göra. Föreståndaren för vårt lilla ritkontor inpräntade mycket noga, att man inte fick

uppehålla sig i verkstaden mera än vad som var nödvändigt för oundgänglig måttagning på bemälda svarv. Verkmästaren i verkstaden ville inte se några ritarepojkar springa omkring och nosa där.

På nedre botten i stora verkstadsbyggnadens västra skepp inrymdes vid denna tid, förutom maskinverkstad, ett diverseutrymme som tidigare varit pannverkstad, samt intill detta ett väl tilltaget dagförråd för järn och plåt m. m. Detta förråd upptog alltså den



del av verkstadsgolvet som nu är filareverkstad och avsyningsavdelning. Verkstadsingenjören och plåtslageriingenjören hade sina kontor och expeditioner ungefär mitt i skeppet. I södra änden var kontor för uppbördsmännen vid maskin- och plåtverkstäderna, en särdeles viktig funktion på den tiden. Där fanns också det s. k. verkmästarekontoret, där den gamle vördnadsbjudande öververkmästaren Broman residerade. I detta rum var vi verkstadsritare inhysta. Övre planet av västra skeppet rymde i norra änden en rudimentär verktygsavdelning under befäl av den fryntlige förmannen Augustsson, en i yrket kunnig och omdömesgill yrkesman, i tacksamt minne bevarad. Ett verktygsförråd med en synnerlig sparsam verktygsuppsättning kompletterade verktygsrummet. Filareverkstad, snickareverkstäder och lärlingsavdelning voro placerade på samma plan.

Smedjan var på den tiden en stor avdelning. Svetsningen låg ännu i sin linda, och i maskinverkstaden ville man ha väl förarbetade arbetsstycken. Spån-avverkningen var dyrbar. Verktygsmaskinerna voro till största delen gamla och klena, skärstål och annan verktygsutrustning i stil med dem. Snabbstålet för skärande verktyg hade icke slagit helt igenom, utan spån-avverkningen utfördes i rätt stor utsträckning med kolstålsverktyg. Som sagt, smederna voro många, mellan 70 och 80 vill jag minnas. En rad ässjor vid båda långväggarna och en rad dubbelässjor i mitten av smedjan upptog praktiskt taget hela det utrymme som i dag rymmer smedja, svetsverkstad och plats för vissa plåtarbeten. Det var en grann syn, när alla ässjornas eldar flammade i den halvmörka smedjan, där den gamle mästaren Terning gick som en patriark och styrde och ställde med sina smeder.

I plåtslageriverkstaden regerade verkmästare Olsson, en liten, ivrig och rastlös farbror. På den tiden dominerade smattret från pneumatiska nithammare i plåtslageriet på ett helt annat sätt än nu.

År 1918 kom ingenjör Egon S. A. Kinnander till maskinverkstaden som verkstadsingenjör. Han var en erfaren och kunnig verkstadsman. Under Kinnanders ledning moderniserades maskinverkstaden i en för den tiden och med hänsyn till dåvarande ekonomiska möjligheter aktningsvärd omfattning. Nya maskiner anskaffades, moderna verktyg likaså. Verktygsavdelning och verktygsförråd organiserades och bringades till behövlig funktion. Maskinverkstaden utvidgades. De gamla skiljeväggarna mellan verkstaden och gamla pannverkstaden, samt mellan denna och det tidigare omnämnda dagförrådet, revs ner. Dagbelysningen förbättrades genom avsevärd förstoring av fönstren, vilket i början vållade mycken oro. Ljuset skulle bli för starkt. Direkt drift av maskinerna genomfördes så att alla remtransmissioner på väggar och i tak kunde slopas.

Ingenjör Kinnander införde också en organiserad yrkesutbildning vid verkstäderna. Yrkes- eller lärlingskurserna hade visserligen pågått såväl vid torpeddepartementet som ingenjördepartementet, men i samband med de kommunala yrkesskolornas tillkomst år 1921 organiserades yrkesutbildningen i den form som den i stort sett ännu i dag har.

Även arbetarskyddet uppmärksammades av Kinnander. Han blev varvets förste skyddsingenjör. Inställningen till skyddsarbetet var på den tiden icke densamma som i dag, och det var många gånger en ganska otacksam uppgift att förrätta skyddsinspektioner på vissa avdelningar och arbetsplatser. Föret i port-

gången är ju alltid dåligt. Och så den välsignade prestigen. Vad kan inte den ställa till med i denna värld! Men i denna stund kunna vi dock utan självförhävdan konstatera, att utvecklingen av skyddsarbete varit god och att varvet nu är en relativt trygg arbetsplats tack vare goda insatser från alla dem som engagerat sig i skyddsarbetet. Här har varit plats för samarbete och denna samverkan har på ett naturligt sätt vuxit sig stark och givit resultat. Med tillkomsten av skyddskommittén år 1943 lades grunden för den samordning, som icke minst genom intresserade skyddsombuds insatser, ger oss anledning att vara tillfredsställda.

Dock icke »på stället vila»; vaksamhet och uppmärksamhet kräves alltjämt.

Personligen har jag mycket att tacka Egon S. A. Kinnander för. Jag fick lära mycket av honom. Hans bröts tidigt

ned av sjukdom och 1939 gick han bort 54 år gammal.

1939. Ja, då var det färdigt för krig igen i världen. Beredskap, neutralitetsvakt etc. Överbelastning av varvets verkstäder. Maskinerna kördes ner i hård drift. Ingen upprustning av maskinparken att tala om kunde ske.

Så småningom började varvets organisation och förändring av denna att ånyo diskuteras och som vi alla veta, resulterade detta i tillkomsten av Marinverkstäderna, vilka trädde i funktion den 1 juli 1945.

Redan 1953 ansågs det befogat med ännu en utredning om Örlogsvarvens organisation. I december 1960 kom det riksdagsbeslut som bl. a. innebär, att Marinverkstäderna försvinner och att Karlskronavarvet Aktiebolag träder in i historien den 1 juli i år. Marinverkstäderna blev egentligen bara en episod



i varvets historia, dock kanhända av ganska stor betydelse, åtminstone som episod sedd.

Därmed skall jag sätta punkt för dessa sporadiska anteckningar, minnen och reflektioner från gångna år. Endast en sak återstår. Jag vill säga till alla ett uppriktigt tack för tid som varit. Många av dem som voro verksamma vid varvet när jag började där äro borta, många, som jag bevarar i kärt och tacksamt minne. Många äro pensionä-

rer, jag skall nu sluta mig till dessa gamla kamraters skara. Till alla som jag haft glädjen att samarbeta med och till Er alla, som nu gå över i tjänst hos Karlskronavarvet Aktiebolag, vill jag till mitt tack foga en uppriktig önskan, att Ni må gå en god och lyckosam framtid till mötes och att den anda av förtroendefullt samarbete, som rått inom Marinverkstäderna, måtte bli bestående till fromma för det nya företaget.

A. I. Andersson